

[9th September 1970]

(5) *The Tamil Nadu Requisitioning of Motor Vehicles Bills, 1970*
(L.A. Bill No. 32 of 1970)

5-50
p.m.

*THE HON. THIRU S. J. SADIQ PASHA : Mr. Deputy Chairman,
Sir, I beg to move—

“That the Tamil Nadu Requisitioning of Motor Vehicles Bill†, 1970 (L.A. Bill No. 32 of 1970), as passed by the Assembly, be taken into consideration.”

Sir, I have brought forward this Bill to replace the Tamil Nadu Requisitioning of Movable Property Ordinance, 1970 (Tamil Nadu Ordinance No. 1 of 1970) which was promulgated by the Governor on the 14th August 1970.

The Government had received information about the threat of the private operators to take their vehicles off the road on the 15th August 1970. Such stoppage of motor vehicles would have caused considerable inconvenience to the public. It was, therefore, considered necessary to provide uninterrupted service to the public. As the number of motor vehicles available with the Government was not sufficient for the purpose, it became necessary to take power to requisition the motor vehicles belonging to private operators.

The Tamil Nadu Requisitioning and Acquisition of Immovable Property Act, 1956 (Tamil Nadu Act XLII of 1956) provided for the requisitioning or acquisition of only immovable property. This Act does not provide for the requisitioning of movable property. Legislation providing for the requisitioning of movable property was, therefore, necessary. Hence, to enable the Government to requisition the motor vehicles belonging to private operators, the Tamil Nadu Requisitioning of Movable Property Ordinance, 1970 (Tamil Nadu Ordinance 1 of 1970) was promulgated by the Governor on the 14th August 1970.

The private operators, however, deferred their threatened strike fixed for 15-8-1970. It is considered that it would be better if the Government arm themselves with the powers as provided in the Ordinance to meet such strikes by bus or lorry or taxi operators in future.

In the Ordinance, the term “movable property” has been defined so as to mean a motor vehicle, any movable property ancillary or incidental to the maintenance and control of such motor vehicle and any right in or over such motor vehicle or movable property.

Since the purpose of the Ordinance is only to requisition motor vehicles, the short title of the proposed Bill has been suitably modified as “the Tamil Nadu Requisitioning of Motor Vehicles Bill, 1970.” As already stated, the Bill seeks to replace the said Ordinance.

Sir, I request the House to accept the motion.

9th September 1970]

[THIRU S. J. SADIQ PASHA]

DEPUTY CHAIRMAN : Motion moved—

“That the Tamil Nadu Requisitioning of Motor Vehicles Bill, 1970 (L.A. Bill No. 32 of 1970), as passed by the Assembly, be taken into consideration.”

திரு. எம். எத்திராஜுலு : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த பஸ் போக்குவரத்து அவசர மசோதாவை நான் எதிர்க்கிறேன். இந்த மசோதா தமிழ் நாட்டிலுள்ள அனைத்து பஸ்களையும் தேசிய மயமாக்குவோம் என்ற அடிப்படையில் கொண்டு வரப்பட்டிருந்தால், நான் இதை ஆதரிப்பதற்கு எவ்விதமான ஆட்சேபணையும் இல்லை. தமிழ் நாட்டில் ஓடுகிற பஸ்களையெல்லாம் சர்க்காரே நினைத்தபோது எடுத்துக்கொள்வோம் என்று கொண்டுவருவதென்பது இன்றைக்குத் தமிழகத்தில் இருக்கிற பஸ் முதலாளிகளையெல்லாம் மிரட்டுவதற்காகக் கொண்டு வரக்கூடிய மசோதாதான் என்று நான் இந்தச் சமயத்திலே சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். இதற்காக அரசு தரப்பிலிருந்து காங்கிரஸ் கட்சியில் இருப்பவர்கள் ஏதோ பஸ் முதலாளிகளுக்காக வக்காலத்து வாங்கிப் பேசுவதாக, நினைக்கக்கூடாது என்று நான் மிகப் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இந்த மசோதாவானது நம்முடைய ஜனநாயக நாட்டில் தேவையானது என்பதை நன்றாகச் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். இந்த மசோதா மூலம் எப்படிப்பட்ட கருத்துக்கள் எந்த வழியில் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கின்றன என்பதையும் நல்ல முறையில் சபை அங்கத்தினர்கள் ஆராய்ந்து பார்க்க வேண்டும். ஜனநாயகம் இல்லாத ஒருநாட்டில் வேண்டுமானாலும் இம்மாதிரியான மசோதா கொண்டுவந்து செயலாற்ற முடியும். ஆனால் நாம் இருக்கும் நாடு ஜனநாயகத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டது என்பதை மறந்து விடவில்லை. இங்கே மசோதாவின் 16-வது பிரிவில் என்ன சொல்லியிருக்கிறது என்றால் :

“No suit or legal proceedings shall lie against the Government or the competent authority for any damage caused or likely to be caused by anything which is in good faith done or intended to be done in pursuance of this Act or any order made thereunder.”

அரசுக்குக் குறிப்பிட்ட காரியங்களுக்காக, வேண்டும்போது எடுத்துக் கொள்ளுகிற நேரத்தில், அதை அரசுத் தரப்பில் இருக்கிற அதிகாரிகள் செயல்படுத்துகிற நேரத்தில், பஸ் முதலாளிகளை எவ்வளவு தூரம் மிரட்டி அவர்களைப் பயமுறுத்த முடியும் என்பதையும் நாம் நன்றாகச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். இந்த மசோதாவானது எந்த விதமான காரணமுமின்றி கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. பஸ் முதலாளிகள் என்ன கேட்டார்கள் ? அவர்களுக்குக் கூடுதலான வரி போடப்பட்டது. ஒரு சீட்டுக்கு 10 ரூபாய் என்று இருக்கும் வரியோடு அதிகமாகப் போடப்பட்டது. இதற்காக பஸ் முதலாளிகள் எல்லாம் தூதுகோஷ்டியாகச் சென்று மாண்புமிகு அமைச்சர் திரு. சாதிக் பாஷா அவர்களைப் பேட்டி கண்டார்கள். பேட்டி கண்ட நேரத்தில் மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள். “வேளி நாடு பயணம் சென்றிருக்கும் முதலமைச்சர் அவர்கள் திரும்பி வந்ததும் இந்த வரியை 5 ரூபாயாகக் குறைக்கச் சொல்லுகிறேன்” என்று உறுதி சொன்னார்கள்.

[திரு. எம். எத்திராஜுலு]

[9th September 1970]

இது தான் உண்மை. அப்படி 5 ரூபாயாகக் குறைக்கச் சொல்லுகிறேன் என்று உறுதி சொன்ன அமைச்சர் அவர்களே அந்தத் தூது கோஷ்டியை அழைத்துச் சென்று முதலமைச்சரிடம் பேச்சுவார்த்தை நடத்திக்கொண்டிருந்தபோது யாரோ ஒருவர் வாய் தவறிப் பேசிவிட்டார் என்ற காரணத்திற்காக முதலமைச்சர் ஆவேசங்கொண்டு அதன் காரணமாக இந்த மசோதா பழி வாங்கும் நோக்கத்தோடு கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாஷா : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் எந்த பஸ் முதலாளியிடமும் போடுகிற வரியைக் குறைப்பதாகச் சொல்லவில்லை. இன்னும் சொல்லப்போனால் கோவையிலும் பொள்ளாச்சியிலும் என்னைச் சந்தித்த பஸ் முதலாளிகளிடம் திட்டவட்டமாகச் சொல்லியிருக்கிறேன். “இது அரசாங்கத்தின் கொள்கைப் பிரச்சனை. என்னைப் பொறுத்தவரையில் கட்டாயமாக இந்த வருஷம் நிறைவேற்றியே தீருவேன்” என்றுதான் சொன்னேன். பஸ் முதலாளிகளுக்காக நான் வாதாடுவதாகச் சொல்லவில்லை.

6-00
p.m.

திரு. எம். எத்திராஜுலு : நான் அமைச்சர் அவர்கள் பஸ் முதலாளிகளுக்காக வாதாடுகிறார்கள் என்று சொல்லவில்லை. பஸ் முதலாளிகள் கேட்டுக் கொண்ட நேரத்தில் 10 ரூபாயிலிருந்து 5 ரூபாயாகக் குறைக்கும்படி முதலமைச்சர் அவர்களிடம் சொல்லுகிறேன் என்று சொன்னதாக எனக்குத் தகவல் கிடைத்தது.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாஷா : நான் அப்படிச் சொல்லவில்லை. சொல்லமாட்டேன். அரசாங்கம் ஒரு முடிவெடுத்த பிறகு நான் அதைப்பற்றி எதுவும் சொல்லத் தயாராக இருக்க மாட்டேன்.

திரு. எம். எத்திராஜுலு : எனவே தான் நான் இதைச் சொல்ல முடிகிறதே தவிர வேறு ஒன்றுமில்லை. இந்த மசோதா இவ்வளவு துரிதமாக இங்கே கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. ஆகஸ்ட் 15ம் தேதி ஆர்டினென்ஸ் கொண்டுவரப்பட்டு இப்போது இங்கே மசோதாவாக நிறைவேற்றப்படுகிறது. இது வேண்டாத ஒன்று. நீங்கள் பஸ்களை யெல்லாம் தேசியம்யமாக்குவோம் என்றால் அல்லது எல்லா பஸ்களையும் அரசாங்கத்திலேயே எடுத்துக்கொள்வோம் என்றால் எங்கள் கட்சி, குறுக்கீடு செய்யாது. மற்றொரு பிரிவில் இன்னொன்றும் சொல்லப் படுகிறது. இப்படி எடுத்துக்கொண்ட பஸ்களுக்கு எதிராக பஸ் முதலாளிகள் கோர்ட்டுக்குப் போக உரிமையிலலை. 17-வது பிரிவில் இது சொல்லப்படுகிறது. இது நியாயம் தானா? நன்றாகச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். இன்று நாட்டில் மக்களுக்கு இருக்கும் ஒரே உரிமை நீதிமன்றம் தானே? குறிப்பாக இந்தத் தமிழகத்தில் எவ்வளவு அநீதிகள் நடந்தாலும், எவ்வளவு தவறான விஷயங்கள் நடந்தாலும் கூட, இவையனைத்திற்கும் நமக்கு நியாயம் கிடைக்கக் கூடிய இடம் என்று நாம் இன்னமும் நம்பிக் கொண்டிருக்கிற ஒரே இடம் இந்த நீதி மன்றம் ஒன்று தான். அந்த நீதி மன்றத்திற்குக் கூட போவதற்கு மக்களுக்கு உரிமை கிடையாது என்று இந்த அரசு

9th September 1970]

[திரு. எம். எத்திராஜுலு]

தடை விதிக்கிறது என்று சொன்னால், இது ஜனநாயகம் தானா? இது என்ன ஜனநாயக நாடா அல்லது ஜனநாயகம் அற்ற தன்னிச்சையாக நடந்துகொள்ளக்கூடிய சர்வாதிகார அரசு இந்த நாட்டை ஆளுகிறது என்று தான் கேட்க ஆசைப்படுகிறேன். ஜனநாயக நாடாக இருந்தால், யாராக இருந்தாலும் ஜனநாயகத்திற்கு மதிப்புக் கொடுத்துத் தான் சட்டம் கொண்டுவரவேண்டுமே ஒழிய அதற்கு மாறாக நீங்கள் கோர்ட்டுக்குக் கூட போக உரிமையில்லை என்று சட்டம் கொண்டு வருவது எப்படிப் பொருந்தும் என்றுதான் கேட்கிறேன். ஆளும் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் எதிர்க்கட்சியில் இருந்தபோது எத்தனை விதமான கேள்விகளையெல்லாம் கேட்டார்கள். அன்று அவர்கள் அப்படிச் கேட்டார்களே என்று நான் இன்று கேட்க வில்லை. இந்த மசோதாவின் பிரிவிலேயே போட்டிருக்கிறது நீங்கள் கோர்ட்டுக்குப் போக உரிமை இல்லை என்பது. இது நியாயமா? நேர்மையா? இதைச் சிந்திக்க வேண்டாமா என்றுதான் கேட்கிறேன். “சட்டபூர்வமாக நீங்கள் எடுத்துக் கொள்ளுகிற பஸ்களுக்குக் கொடுக்கும் நஷ்ட ஈடுத் தொகை குறைவாக இருக்கிறது” என்று பஸ் முதலாளிகள் ஏன் கோர்ட்டுக்குப் போகக் கூடாது என்று தடை செய்யவேண்டும். அரசு இஷ்டத்திற்கே எடுத்துக் கொள்வதற்குத்தான் உரிமை இருக்கிறது என்று சட்டத்தில் இடம் கொடுப்பது தான் நியாயமா? இப்படிப்பட்ட மசோதாவை இந்த அரசு கொண்டு வந்தாலும் எதிர் காலத்தில் நிற்காது.

பெட்டி சேர்மன்: ‘நீங்கள்’ என்று சொன்னால் அது சேர்மனைத் தான் குறிக்கும்.

திரு. எம். எத்திராஜுலு : மன்னிக்க வேண்டும். இந்த அரசு தவறாகக் கொண்டுவந்திருக்கும் சட்டத்தில் இருக்கும் ஷரத்தை எடுத்து விடவேண்டும். நீதி மன்றத்திற்குப் போகக் கூடாது என்ற இந்தப் பிரிவைக் கண்டிப்பாய் எடுத்துவிடவேண்டுமென்று மிகப்பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். கூட்டுறவுத்துறையில் கூட இம்மாதிரியாகத் கோர்ட்டுக்குப் போகக் கூடாது என்று ஒரு நிலைமை ஏற்பட்டதன் காரணமாகத்தான் அந்தத் துறையிலே இன்றைக்குப்பல ஊழல்கள் மலிந்துவிட்டன. இந்த நிலைமையிலும் கூட அதை எதிர்த்து கோர்ட்டுக்குப் போக முடியாத நிலை இருக்கிறது. அதிகாரிகளிடம் கூட நாம் நியாயத்தைப் பெற முடியவில்லை. ஆகவே நியாயமற்ற முறையில், நேர்மையற்ற முறையில், ஜனநாயகத்திற்கு மதிப்புக் கொடுக்காமல் ஜனநாயகத்தைக் கொலை செய்யக்கூடிய முறையில் இந்த மாதிரி ஒரு மசோதாவைக் கொண்டுவருவது இந்த நாட்டிற்கே துர்பாக்கியமானது என்று சொல்லி அமைகிறேன்.

திரு. எஸ். ராகவானந்தம் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. எத்திராஜுலு அவர்கள் இந்த மசோதாவை எதிர்ப்பதாகக் கூறினார்கள். அதை எவ்வளவு அழுத்தம் திருத்தமாக அவர் சொன்னாரோ அதைப் போல் வட்சக்கணக்கான முறை அழுத்தம் திருத்தமான வகையில் நான் அதை வரவேற்கிறேன். இப்படிப்பட்ட ஒரு மசோதாவைக் கொண்டு வந்ததற்காக இந்த

[திரு. எஸ். ராகவானந்தம்]

9th September 1970]

அமைச்சரவையை நான் பாராட்டுகிறேன். மலர் மாலை போடுவதற்கு இங்கே அனுமதி இருக்குமானால் அமைச்சர் அவர்களுக்கு நான் மலர் மாலை அணிவித்திருப்பேன். ஆனால் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. எத்திராஜுலு அவர்கள் இப்போது இங்கே பேசியதைக் கண்டு நான் அதிர்ச்சி அடையவில்லை.

* * * * *

சமீப காலத்தில் இந்திய அரசியலிலேயே மிகச் சிறப்பாக நடந்த ஒரு நிகழ்ச்சியே இந்த மன்னர் மான்ய ஒழிப்பாகும். அதற்குச்சமமாகச் சொல்லக்கூடியது இந்த அதிகாரத்தை அரசு பெறுவதாகும். ஏற்கெனவே 'இழுவபிள் பிராப்பர்டி' அசையாத சொத்துக்கள்-நிலையான சொத்துக்களை எடுத்துக்கொள்ளும் அதிகாரம் அரசுக்கு இருக்கிறது. இங்கே முதலாளிகள் தங்களுக்கு விதித்த கட்டண உயர்வை எதிர்த்தார்கள். அதுவும் ஒரு சீட்டுக்கு 3 மாதத்திற்கு 10 ரூபாய் என்றதைக் கூட கொடுக்க மாட்டோம். அதற்கு எதிர்ப்பு தெரிவிப்போம் என்று பஸ்களையெல்லாம் ஓட்டமாட்டோம் என்று சொன்னால், அதை ஒரு அரசு பார்த்துக் கொண்டிருக்க முடியாது. எனக்கு ஒரு அனுபவம் உண்டு. 1960-ல் நான் ரயில்வேயில் ஸ்டேஷன் மாஸ்டராக இருந்த போது வேலைநிறுத்தம் செய்யப்பட்டது. உடனடியாக இந்திய ஜனாதிபதியால் ஒரு அவசரச் சட்டம் பிறப்பிக்கப்பட்டது. பப்ளிக் யுடிவிடி சர்வீஸ்களில் வேலைநிறுத்தத்தில் யாரேனும் ஈடுபட்டால், 1000 ரூபாய் அபராதம் அல்லது 6 மாதம் சிறைத் தண்டனை அல்லது இரண்டையும் கூட விதிக்கலாம் என்று அப்போது இருந்த காங்கிரஸ் அரசாங்கத்தில் அவசரச் சட்டம் பிறப்பிக்கப்பட்டது. அதை நான் மீறினேன். அது வேறு கதை. இதுவரையிலும் இந்திய சரித்திரத்திலேயே முதலாளிகளைப் பொறுத்தவரையில், தங்களுக்கு ஏதாவது பாதகமான சட்டம் வருமானால், தங்களுடைய பண பலம், இன்னும் அவர்கள் கையில் இருந்த அமைச்சர்கள் கொண்டிருந்த அதிகார பலம் எல்லாவற்றையும் ஒன்று சேர்த்து எதிர்த்து, அது மத்திய அரசாளுலும் சரி, மாநில அரசாளுலும், தங்களுக்கு வேண்டிய காரியத்தைச் சாதித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால், நான் இன்று பெருமையோடு சொல்லிக் கொள்ளுகிறேன். தொழிற் சங்கத் தலைவன் என்ற முறையில் சொல்லுகிறேன். திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசுதான் முதலாளிகளை மிரட்டுகிறது. நண்பர் திரு. எத்திராஜுலு அவர்கள் பேசும்போது, முதலாளிகளை மிரட்டுகிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். அதற்காக நான் பெருமைப்படுகிறேன். அவர்களை மிரட்டிக்கொண்டு அவர்களைப் பணியவைத்துக்கொண்டிருப்பது தி.மு.க. அரசு ஒன்றுதான். ஆகஸ்ட் 15-ஆம் தேதி பஸ்களை ஓட்டமாட்டோம் என்று சொன்னால், அவசரச் சட்டம் கொண்டுவந்து எடுத்துக்கொள்வோம் என்று சொன்னது தி.மு.க. அரசு. இதற்கு மூலகாரணமாக இருந்த முதலமைச்சர் அவர்களையும் மற்ற அமைச்சர்களையும் பார்த்து இந்த நாட்டுத் தொழிலாளி வார்க்கம் தன் பாராட்டுக்களைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறது என்று இந்த நேரத்தில் மிகப் பெருமையோடு சொல்லிக் கொள்ளுகிறேன்.

9th September 1970]

[திரு. எஸ். ராகவானந்தம்]

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. எத்திராஜுலு போன்றவர்கள் சாதாரண ஏழை எளிய பாட்டாளிகளுக்கு, சலவைத் தொழிலாளர்களுக்காகத் தன் வாழ்நாள் பூராவும் வாதாடியிருக்கிறார்கள். நான் இந்தச் சபையில் அவர் பேசியபோதெல்லாம் பலமுறை அவர் முதுகில் தட்டிக்கொடுத்துப் பாராட்டியிருக்கிறேன். ஆனால் அவர் வாயால் இன்றைக்கு முதலாளிகளை மிரட்டுகிறீர்கள் என்று அவர்களுக்காக வக்காலத்து வாங்குவதைக் கண்டு எனக்குக் கண்ணீர் விடுவதைத் தவிர வேறு வழியில்லை.

திரு. எம். எத்திராஜுலு : நான் பஸ் முதலாளிகளுக்கு வக்காலத்து வாங்குவதாக நினைக்க வேண்டாம். அரசாங்கம் பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டால், அது சரியில்லை என்று நீதி மன்றத்திற்குப் போச்சு கூடாது, அவர்களுக்கு உரிமை இல்லை என்ற வகையில் சட்டம் செய்யப்படுகிறதே என்றுதான் சொல்லியிருக்கிறேன். நான் முதலாளிகளுக்கு என்றும் பாடுபடமாட்டேன், இன்றும் சொல்கிறேன். நான் தொழிலாளி வர்க்கத்திற்காகத்தான் என் உடல் பொருள் ஆவி அத்தனையையும் தியாகம் செய்யக்கூடியவன்.

திரு. எஸ். ராகவானந்தம் : முதலாளிகளை மிரட்டுகிறீர்கள் என்று உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதை நான் குறித்து வைத்திருக்கிறேன்.

DEPUTY CHAIRMAN : It is not a point of order. It is only a clarification.

திரு. எஸ். ராகவானந்தம் : முதலாளிகளை மிரட்டுகிறீர்கள் என்று அவர் சொன்னார். அறிஞர் அண்ணா வழியில் போகிற காரணத்தாலோ என்னவோ அமைச்சர் இத்துடன் விட்டுவிட்டார்கள். 18-வது விதியைப் பார்க்க வேண்டும்.

“Whoever contravenes any provision of this Act, or any rule made thereunder, or any order made or direction given under this Act, or obstructs the lawful exercise of any power conferred by or under this Act, shall be punishable with fine, which may extend to one thousand rupees.”

ஆயிரம் ரூபாய் அபராதம் என்றால் பணக்காரர்கள் கட்டிவிடுகிறார்கள். அறிஞர் அண்ணாவுக்கு இயற்கையாகவே யாரையும் கடுமையாகத் தண்டிக்கக்கூடாது என்ற எண்ணம் உண்டு. அதைப் பார்த்துத்தான் இந்த அரசு இந்த ஆயிரம் ரூபாய் அபராதத்தோடு விட்டிருக்கிறார்கள் என்று நினைக்கிறேன். முதலாளிகள் அரசை மிரட்டினால் வருகிற சட்டசபையில் ஒரு சட்டம் கொண்டுவர வேண்டும். இந்த அபராதத்தோடு ஆறு மாதம் தண்டனை என்று இரண்டும் போட்டால்தான் முதலாளிகளுக்கு அச்சம் ஏற்படும். இந்த அரசைப் பொறுத்த வரையில், நான் இந்தச் சட்டத்திற்காகப் பெரு மகிழ்ச்சி கொள்கிறேன். தொழிற் சங்கத்தலைவன் என்ற முறையில் நாட்டு மக்களை அணுகும் போது, திரு. எத்திராஜுலு கட்சி எப்படி இதில் நடந்துகொண்டது

[திரு. எஸ். ராகவானந்தம்]

[9th September 1970]

என்றும் நான் சார்ந்துள்ள திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு ஏழைகளின் அரசு என்பதை எப்படி உறுதிப்படுத்தியிருக்கிறது என்றும் முதலாளிகள் எதிர்த்தாலும் நாங்கள் அஞ்சப்போவதில்லை என்று கொண்டு வந்திருக்கிற இந்தச் சட்டத்தைப் பற்றிப் பேசுவோம் என்று கூறி இந்த சட்டத்தை வரவேற்று என் பேச்சை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. சி.வி. ராஜகோபால் : தலைவர் அவர்களே, ஒரு பாயிண்ட் ஆஃப் கிளாரிபிகேஷன். முதலாளிகள் தொழிலாளிகள் என்ற பிரச்சனை இப்போது கிளப்பப்பட்டிருக்கிறது. முதலாளிகள் என்பது யாரைக் குறிப்பிடுகிறது? எந்த முதலாளியை இது குறிக்கும்? பஸ்ஸுக்குச் சொந்தக் காரர்கள் வாங்கிய கடனைக் கட்டிக்கொண்டிருப்பவர்களாக இருக்கிறார்கள். பஸ்ஸை விற்றுவிட்டு ஓடிவிட்டவர்களும் உண்டு. இதில் யாரை முதலாளிகள் என்று குறிப்பிடுகிறார்கள் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. எஸ். ராகவானந்தம் : தலைவர் அவர்களே, முதலாளிகள் என்பது Those who control the means of production and distribution.

6-10
p.m.

***திரு. கே. ராஜாராம் :** தலைவர் அவர்களே, இந்த மசோதா சட்டசபையில் நிறைவேற்றுவதற்குக் கொண்டுவரப்படும் என்று நான் எதிர்பார்க்கவேயில்லை. எதிர்பாராத ஒரு மசோதா இது. ஏனென்றால் ஆகஸ்ட் 15-ஆம் தேதி அன்று மிகவும் பயங்கரமான ஒரு சூழ்நிலை உண்டாகிவிடும் என்று பயந்தோம். அதை ஒரு மாதிரி சமாளித்து பஸ்களுடைய ஸ்ட்ரைக் இல்லாமல் நின்றபோய்விட்டது. ஸ்ட்ரைக் செய்யப் போவதாகச் சொன்ன 15-ஆம் தேதிக்கு இரண்டு மூன்று நாட்களுக்கு முன்னாலேயே பல மாவட்டங்களிலுள்ள பஸ்களை நடத்துகிறவர்கள்—பஸ் நடத்துகிறவர்கள் என்றுதான் சொல்கிறேன்—முதலாளிகள் என்று சொல்லவில்லை—அவர்கள் ஒரு முடிவை அறிவித்தார்கள். நண்பர் திரு. ராஜகோபால் அவர்கள் சொல்லியதைப் போல, பஸ் முதலாளிகள் என்பது நூற்றுக்கு ஒருவர் இருக்கலாம், முதல் போட்டவர்கள். மற்றவர்கள் கடனாளிகள் தானே தவிர முதலாளிகள் அல்ல. அப்படி பஸ்களை நடத்துகிறவர்களில் பெரும்பாலோர் இந்த ஸ்ட்ரைக்கில் ஈடுபடப் போவதில்லை என்று இரண்டு மூன்று தினங்களுக்கு முன்பே அறிவித்துவிட்டார்கள். இதைத் தெரிந்து மற்றவர்களும் அதை நிறுத்திக் கொண்டார்கள். ஆகவே இந்த அவசரச் சட்டம் பிறப்பித்ததன் பலன் அந்த ஸ்ட்ரைக் இல்லாமல் ஓரளவுக்குச் சமாளிக்கப் பட்டுவிட்டது. அதற்குப் பின்னால் இந்தச் சட்டம் அவசியமா என்பதை எந்த இடத்திலும் இதில் சொல்லப்பட்டதாகத் தெரியவே இல்லை. இப்போது இந்தச் சட்டம் நமக்கு வேண்டுமா? என்ன அவசரம் நமக்கு எழப்போகிறது என்பதையெல்லாம் விளக்கவில்லை, அமைச்சர் அவர்கள் இந்த மசோதாவைப் பிரேரேபிக்கும் போது கூட. இன்னின்ன சம்பவங்கள் ஏற்பட்டால், அதற்காக இந்தச் சட்டம் அரசாங்கத்திற்கு வேண்டியிருக்கிறது என்று கூறி அதனுடைய அவசியத்தை ஸ்தாபிக்கவில்லை என்ற குறையை நான் சொல்லுகிறேன். இந்தச் சட்டமே நமக்குத் தேவையில்லை.

9th September 1970]

[திரு. கே. ராஜாராம்]

பஸ் நடத்துகிறவர்களை தண்டிப்பதற்கும், அபராதம் போடுவதற்கும் அந்த பஸ்களை நடத்தத்தான் வேண்டுமென்று சொல்வதற்கும், மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் ஆக்டிலேயே போதுமான ஷரத்துகள் இருக்கின்றன. குறிப்பிட்ட ஒரு பஸ் குறிப்பிட்ட ஒரு டிரிப் பைத் தவறவிட்டால் கூட, அதற்காக தண்டிப்பதற்கு சட்டம் நம்கையில் இருக்கிறது. இரண்டரை மணிக்குச் சென்னையிலிருந்து செங்கற்பட்டுக்குப் போகிற பஸ் மூன்று மணி வரையிலும் புறப்படவில்லை என்றால், ஏன் உங்களைத் தண்டிக்கக்கூடாது, ஏன் அபராதம் விதிக்கக்கூடாது, ஏன் உங்களுடைய ரூட்டை காண்சல் செய்யக்கூடாது என்று அவர்களிடம் “எக்ஸ்பிளேனேஷன்” கேட்கவும் அந்த பஸ்ஸை ஓடாமல் நிறுத்தவும் ஏற்கனவே நம்மிடம் அதிகாரம் இருக்கிறது. அப்படியிருக்கும்போது இந்தச் சட்டம் நமக்கு அவசியமில்லை என்பதுதான் என்னுடைய கருத்து.

* * * * *

ஆகவே ஏற்கனவே மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் ஆக்டில் இருக்கக் கூடிய ஷரத்துக்கள் நமக்கு போதுமானதாக இருப்பதால், இந்த மசோதா அவசியமில்லை என்று கருதுகிறேன். இந்த அதிகாரம் அன்றைக்கு அவசியமானதாக இருந்திருக்கலாம். நாம் கூட அப்போது அவசியம் என்று கருதினோம். ஆனால் இப்போது அவசியமில்லை. பஸ் சர்வீசை நடத்துகிறவர்கள் இப்போது ஸ்ட்ரைக்கு செய்ய, முற்படுவார்கள் என்பதற்கு இடமே இல்லை. அப்படி வந்தாலும், அதைச் சமாளிப்பதற்கு அரசாங்கத்திற்கு அதிகாரம் இருக்கிறது. வேண்டிய மட்டும் சட்டங்கள் இருக்கின்றன. ஆகவே இது அவசியமில்லை. அதுவும் தவிர சிலில் கோர்ட்டின் ஜூரிஸ்டிக்ஷனையே இந்தச் சட்டத்தின் அதிகாரத்திலிருந்து எடுத்துவிடுவது பொதுவாக நல்லதல்ல என்று ஒன்றை மட்டும் நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் கொள்கை அது அல்ல என்று நான் எண்ணுகிறேன். இன்றுள்ள அரசாங்கம் திராவிட முன்னேற்றக் கழகக் கொள்கைக்குப் புறம்பாக, சட்டத்தைப் பற்றிக் குறை ஏற்பட்டால், கோர்ட்டிற்குப் போகக் கூடாது என்று சொல்லும் என்று நான் எண்ணவில்லை. அதுவும் அண்ணா அவர்கள் ஆரம்பித்து வைத்த கட்சி. அவர்கள் முதலமைச்சராக இருந்து நடத்திய ஒரு அரசாங்கம்: இந்த மாதிரி “அக்ரீவ்டு பார்ட்டி” கோர்ட்டிற்குப் போகக் கூடாது என்று சொல்லும் ஒரு ஷரத்தையொட்டி, அவர் கீழ்ச் சபையில் அங்கத்தினராக இருக்கும்போது அவர்களும், இன்று கல்வியமைச்சராக இருக்கும் திரு. நெடுஞ்செழியன் அவர்களும் இதற்கு முந்தைய அரசாங்கத்தை வன்மையாகக் கண்டித்து இருக்கிறார்கள். இரண்டொரு சட்டங்களில் கோர்ட்டிற்குப் போக அதிகாரமில்லை என்று இருந்தது. இன்று சட்ட அமைச்சராக இருக்கின்ற திரு. மாதவன் அவர்கள் கூட அதைக் கண்டித்துப் பேசியதை என் காதால் கேட்டிருக்கிறேன். இம்மாதிரி ஷரத்துக்களை மசோதாக்களில் கொண்டு வருவது தவறு, அதை எடுத்து விட வேண்டுமென்று பேசியிருக்கிறார்கள். இன்னும் நமது மாநிலத்தில் சில சட்டங்களில் அந்த ஷரத்து இருக்கிறது. அந்த ஷரத்தை எடுத்து விடுவதற்கு திராவிட முன்னேற்றக்

[திரு. கே. ராஜாராம்]

[9th September 1970]

கழக அரசாங்கமே ஒரு திருத்தம் கொண்டுவருமானால், நான் பாராட்டுவேன். அப்படி இருக்கும்போது, மேலும் புதிய சட்டங்களில் சிவில் கோர்ட்டிற்கு அதிகாரமில்லை என்ற ஷரத்துக் கொண்டுவந்து நிறைவேற்றுவது மிகவும் வருந்தத்தக்கது. எனவே இதை யோசித்து நிறைவேற்றவேண்டும். பொதுவாக இம்மாதிரிக் குறைகள் இல்லாமல் இருக்குமென்று நான் எதிர்பார்த்தேன். இன்றைக்கு ஒன்றும் அவசரமில்லை. ஸ்ட்ரைக் ஒன்றும் வரப்போவதில்லை, ஆகவே அடுத்த அசெம்ப்ளிக்கூட்டம் கூடும்போது இதையெல்லாம் பரிசீலனை செய்து நிறைவேற்றுவதற்காக இதை நிறுத்தி வைக்கும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாஷா : தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இந்த மசோதாவின் மீது கருத்துக்களைத் தெரிவித்தார்கள். ஒருதரப்பட்ட கருத்துக்களை நான் கேட்டேன். முதலாளிகள் சார்பாக ஜனநாயகத்திற்கு புதிய விளக்கம் தரும் நண்பர்கள்.....

திரு. கே. ராஜாராம் : தலைவரவர்களே, அமைச்சரவர்களுடைய வார்த்தை நான் பஸ் முதலாளிகளுக்காக வாதாடினேன் என்று சொல்வதுபோல் இருக்கிறது. முதலாளிகளுக்காக வாதாடினார் என்று பேசுவது முழுக்க முழுக்க அரசியலாகும். சட்டத்தைப் பிரேரேபித்துப் பேசுகிற ஒரு அமைச்சர் இம்மாதிரி சம்பந்தா சம்பந்தமில்லாமல் முதலாளிகளுக்காக வாதாடினார் என்ற வார்த்தையைச் சொல்வதற்காக நான் வருந்துகிறேன். இம்மாதிரி அவர்கள் உண்மையிலேயே நினைத்துப் பேசுகிறார்களா? சட்டத்தில் இருக்கக் கூடிய குறைபாடுகளை எடுத்துச் சொல்வது எங்களுடைய கடமை. அம்மாதிரிக் குறைபாடுகளை எடுத்துச் சொல்ல வேண்டியதில்லை என்றால், சட்டசபையில் எங்களுக்கு என்ன வேலை? எங்கள் கடமையைச் செய்கிறோம். அதற்காக முதலாளிகளுக்காக வாதாடினார் என்று பேசுவது ஜனநாயகத்திற்கு ஏற்காது. அமைச்சர் அவர்கள் அப்படிப் பேசியிருக்கமாட்டார் என்று கருதுகிறேன். அப்படிப் பேசியிருந்தால், நான் வருந்துகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். மாதவன் : தலைவரவர்களே, நம்முடைய போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்த இந்த மசோதா நாட்டிற்குத் தேவையான மசோதாதான். ஏற்கனவே இருக்கக்கூடிய சட்டத்தினுடைய ஒரு பகுதியாக இது கொண்டுவரப்படுகிறது என்பதும் ஆராய்ந்து பார்த்தால் தெரியும். பஸ் அதிபர்கள் ஏதோ வேலை நிறுத்தம் செய்கிறார்கள், மிரட்டுகிறார்கள் என்று சொல்லும்போது சேர்ந்து வாதாடுகிறோம். ஏதோ பஸ் அதிபர்களுடன் சேர்ந்து வாதாடுகிறோம் என்ற ஒரு எண்ணம் ஏற்பட்டு விடக் கூடாதென்ற எண்ணத்தில் தான் நமது அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். நிச்சயமாக நம்முடைய எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் பஸ் முதலாளிகளுக்காக வாதாடுகிறார் என்ற எண்ணம் எங்களுக்குத் துளியும் கிடையாது என்பதை நான் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். அப்படிப்பட்ட ஒரு எண்ணம் ஏற்பட்டிருக்குமானால், நான் உண்மையிலேயே அதற்காக வருத்தப்படுகிறேன். இந்த மசோதாவைப் பொறுத்த அளவிலே, இது பஸ்

9th September 1970]

[திரு. எஸ். மாதவன்]

முதலாளிகளுக்கு ஆதரவா இல்லையா என்பது பிரச்சனை இல்லை. பஸ் முதலாளிகளுக்கு எதிராக இந்தச் சட்டம் கொண்டு வரப்படவில்லை. இது உண்மை. நம் நாட்டிற்கு “எசன்ஷியல் சர்வீஸ்” அத்தியாவசியத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்காகச் சில சட்டங்கள் தேவைப்படுகின்றன. ஏற்கெனவே இருக்கின்ற சட்டங்களில் இம் மூவபிள் பிராபர்டிக்கு நமக்கு ஒரு சட்டம் இருக்கிறது. அந்தச் சட்டத்தை நாம் பெற்றிருக்கிறோம். இம்மூவபிள் பிராபர்டியைப் பொறுத்தவரையில் மக்களுக்குத் தேவை என்றால், அதைப் பெறுவதற்கு ஒரு வாய்ப்பு இருக்கிறது. அந்தச் சட்டத்திலே இருக்கிறது. இதுபோன்ற மோட்டார் வெஹிகிள்சுக்குச் செல்லுமா என்ற பிரச்சனை வருகிற போது, அது செல்ல வேண்டுமென்று சொல்வதற்கு அதற்குத் தேவையான ஒரு சட்டம் கொண்டு வரக் கூடிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டது. ஆகவே மக்களுடைய வசதிக்காக அவற்றை பயன்படுத்திக்கொள்ள வேண்டுமென்ற நல்ல நோக்கத்தோடுதான் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. பஸ் முதலாளிகளுக்கு எதிராகக் கொண்டு வரப்படவில்லை. அத்தகைய நோக்கம் ஏதும் இல்லாத மசோதா என்பதை நான் தெளிவாக்க ஆசைப்படுகிறேன். இதிலே ஏற்கெனவே நம்முடைய மன்றத்தால் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டு பல சட்டங்களில் இருக்கிற பிரிவைத்தான் இங்கே போட்டிருக்கிறோம். புதிதாக எந்த அதிகாரத்தையும் நாம் எழுப்புவதற்காகக் கொண்டுவரவில்லை. அதேபோல அதிகாரம் இன்னும் பல சட்டங்களில் நாம் பெற்றிருக்கிறோம். இதை மோட்டார் வெஹிகிள்சுக்கும் பெற வேண்டுமென்ற எண்ணத்தில் தான் நாம் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். நம்முடைய எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் சிவில் நீதி மன்றங்களுக்கு இருக்கிற அதிகாரத்தை எடுத்து விடுவது தவறு என்று சொன்னார்கள். அது ஒரு பெரிய சர்ச்சைக்குரிய வாதம்தான். ஜனநாயகத்திற்கு நீதி மன்றங்கள் எந்த அளவிற்கு ஒத்துழைக்கவேண்டும், எந்த அளவிற்குத் தடையாக இருக்கக் கூடாது என்பதில் பல கருத்து வேறுபாடுகள் தொடர்ந்து இருந்து வருகின்றன. ஆகவே சிவில் நீதி மன்றங்களுக்கு இருக்கிற உரிமையை எடுத்து விட வேண்டுமென்ற எண்ணம் எங்களுக்குக் கிடையாது. இங்கே இருக்கின்ற மசோதாவைப் பொறுத்த அளவிலே, ஒரு பஸ் வேண்டுமென்றால், அதை எடுக்கிறோம். அதற்கு என்ன நஷ்ட ஈடு என்று தீர்மானிக்கிறோம். அந்த நஷ்ட ஈட்டின் பேரில் அப்பீல் செய்வதற்கு அவர்களுக்கு உரிமை கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதற்கு சிவில் நீதி மன்றத்திற்கு நாம் உரிமை கொடுத்து விட்டோமானால், ஒவ்வொரு உத்தரவையும் எதிர்த்து டிஸ்ட்ரிக்ட் முன்சிப் கோர்ட்டுக்கு அவர்கள் செல்லக் கூடிய வாய்ப்பு இருந்தால், நாம் அந்தச் சட்டத்தை அமுல் நடத்தவே முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டு விடும். பல சட்டங்களில் இந்த உரிமையை நாம் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்டால், அதற்கு அப்பீலே இல்லாமல் ஒரு சட்டம் இருக்க கூடாதென்ற வாதத்தில் நான் ஒப்புக் கொள்கிறேன். ஆகவே அரசாங்கத்தைப் பொறுத்த அளவில் நாங்கள் அவர்களுக்கு கொடுக்கின்ற நஷ்ட ஈட்டிற்கு Appeal from orders of requisitioning என்று கூட சேர்த்துப் போட்டிருக்கிறோம். அதேபோல் நஷ்ட ஈட்டைப் பற்றி “Appeal from award in respect of Compensation” என்று போட்டிருக்கிறோம். அதைக்

[திரு. எஸ். மாதவன்]

[9th September 1970]

கொடுத்த உடனே, அதை வைத்து உயர் நீதி மன்றத்திற்குச் செல்லு வதற்கு அவர்களுக்கு உரிமை இருக்கிறது. அந்த உரிமையை நாம் எப்போதும் பறிக்க முடியாது. ஆனால் சிவில் கோர்ட்டிற்கு அந்த உரிமை கொடுக்க வேண்டுமென்று இந்த சட்டத்தில் இருக்குமானால், இந்தச் சட்டத்தை எந்த நோக்கத்திற்காகக் கொண்டு வருகிறோமோ அந்த நோக்கம் நிறைவேறு முடியாது தடை ஏற்படும். காரணம், மாநிலம் முழுவதும் ஒரு நாள் வேலைநிறுத்தம் ஏற்படுகிற ஒரு நெருக் கடியான சூழ்நிலை இருக்குமானால், அந்தச் சமயத்தில் உடனடியாக அரசாங்கம் தலையிட்டு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். அப்படி வரும்போது அங்கங்கே இருக்கிற டிஸ்ட்ரிக்ட் முன்சீப் கோர்ட்டிலே இந்த வழக்கு செல்லுமானால், நாம் அந்தச் சட்டத்தை நிறைவேற்ற முடியாது, நம்முடைய நோக்கத்தை நிறைவேற்ற முடியாது. இதைத் தவிர, வேறு எந்த விதமான உள்நோக்கமும் கிடையாது. உரிமையைப் பறிக்க வேண்டுமென்ற எண்ணமும் கிடையாது. உயர்நீதி மன்றத்திற் குச் செல்லுகிற உரிமை இப்போதும் இருக்கிறது என்பதை நான் இந்த சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். இதுபோன்ற எத்தனையோ சட்டங்கள் நம் ஸ்டாச்யூட் புக்கில் இருக்கின்றன. அத்தனை சட்டங்களும் அமல் நடத்தப்படுகிறதா என்றால், அது வேறு விஷயம். எப்போது தேவைப்படுகிறதோ அப்போது அவை அமல் நடத்தப்படும். வேறு எந்த நோக்கத்தோடும் இது கொண்டுவரப்படவில்லை என்பதை நான் இந்த சமயத்தில் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். ஆக “Custer of Civil Jurisdiction” என்பது பல சட்டங்களில் போடப்பட்டிருக் கிறது. அப்படிப்பட்ட சட்டங்களை நாம் ஒப்புக்கொண்டிருக்கிறோம். மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் பேசும்போது சொன் னார்கள், நீங்களே அதற்கு ஒரு திருத்தம் கொண்டு வர வேண்டு மென்று. அவர்கள் ரொம்ப அனுபவப்பட்டவர்கள். அவர்களுக்கு முன்பு அமைச்சராக இருந்தபோது இந்த அனுபவம் இருக்கிறது. அரசாங்க அனுபவத்திலே இன்றைக்கு ஒரு வாய்ப்பு கொடுத்து விட்டோமானால், நானாய் தினம் இந்தச் சட்டத்தை அமல் நடத்தும் போது, அந்த நோக்கத்தைத் தடைப்படுத்தக் கூடிய வாய்ப்பு ஏற்படும் என்பதை நான் மீண்டும் அவர்களுக்கு சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். ஆகவே அந்தக் கருத்தை மட்டும் நான் ஏற்றுக் கொள்ள முடியவில்லை. வேறு திருத்தங்கள் செய்ய முடியாத காரணத்தால் இருக்கின்ற சட்டங்களை அப்படியே நாங்கள் பின்பற்றியிருக்கிறோம். உண்மையில் பார்க்கப்போனால் உரிமைகளைப் பாதிக்கக் கூடிய சூழ்நிலையில்தான் இந்தச் சட்டம் இருக்கும் என்று அவர்கள் கருதுவார்களானால், மீண்டும் அரசாங்கம் இதைப் பரிசீலிக் குமே ஒழிய எந்த உரிமைகளையும் பறிக்கும் எண்ணத்தோடு இந்தச் சட்டம் கொண்டுவரப்படவில்லை. உதாரணமாக திருமங்கலத்தில் ஒரு பஸ்ஸை எடுத்தோமென்றால் திருமங்கலம் டிஸ்ட்ரிக்ட் முன்சீப் கோர்ட்டில் ஒரு இஞ்சன்ஷன் வாங்கி விட்டால், இந்தச் சட்டத்தை அமல் நடத்த முடியாமல் போய்விடும். ஆகவே அந்த நல்ல நோக் கத்தை மனதில் கொண்டு இந்த மசோதாவை நிறைவேற்றித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

9th September 1970]

*திரு. கே. ராஜாராம் : தலைவர் அவர்களே, ஒரு விளக்கம் தருகிறேன். பஸ் எடுத்துக்கொள்வதற்கு அப்பீல் இல்லை. ஒரு பஸ்ஸை “ரிக்விசிஷன்” பண்ணி எடுத்துக்கொள்வதற்கு கலெக்டர் அவர்கள் சொல்லி விட்டால், அதற்கு அப்பீல் கோர்ட்டில் இல்லை. அப்பீல் இருக்கிறது, எங்கிருக்கிறது? கலெக்டர் “ரிக்விசிஷன்” பண்ணி நோட்டீஸ் கொடுத்து விட்டால், அரசாங்கத்திற்கு அப்பீல் பண்ணலாம். கோர்ட்டுக்குப் போக அப்பீல் இல்லை. காம்பென்சேஷன் இல்லை என்பதற்காகக் கோர்ட்டிற்குப் போக இடம் கொடுத்திருக்கிறது. சர்க்கார் கொடுக்கும் காம்பென்சேஷன் போதாது என்றால் அதிகமாகக் கேட்பதற்கு இடம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதைத் தான் சட்டத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள். ஒரு ரூட்டிலே இரண்டு பஸ்களை இரண்டு அரசியல் கட்சிகளைச் சேர்ந்தவர்கள் ஒட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒருவரை தண்டிப்பது போன்று அவருடைய பஸ்ஸை “ரிக்விசிஷன்” செய்து விட்டு இன்னொருவரை விட்டுவிட்டால் கலெக்டர் எந்த வரம்புப்படி கொடுக்கிறார்? இன்னொருவருக்கு அது பாதகமாக முடியும். அதற்கு ஒரு அப்பீல் வேண்டும். அதையும் அமைச்சரிடத்தில் போய்ச் சொல்லுவது பொருந்தாது. அதிலே அர்த்தம் இல்லை. இதைச் சிந்திக்கும்படி கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். பின் சட்டம் உபயோகப்படாமல் இருந்துவிட்டால் என்றைக்கும் தொந்தரவு. ஏராளமான சட்டங்கள் இருக்கின்றன. அவைகள் துருப்பிடித்திருக்கின்றன. பல சட்டங்களைத் தொட்டதே கிடையாது. அவை பூத்து மங்கிப் போய்விட்டன. [* * * * *]

விரும்பத்தகாதவர் கையில் போய்விட்டால் அதைப் பலவிதமாக உபயோகப்படுத்திக் கொள்ளலாம். என்றுமே திரு. மாதவன் அவர்கள் இருந்து பரிபாலிப்பார்கள் என்று எப்படி நம்ப முடியும்? எல்லோரும் அப்படி இருப்பார்கள் என்று எப்படி நம்ப முடியும்? இம்மாதிரிச் சட்டங்கள் ஒரு வாள் முனை போன்றவை. இம்மாதிரி விஷயத்தை அமைச்சர் அவர்கள் யோசிக்க வேண்டும். மந்திரி சபையும் யோசிக்க வேண்டும். அரசாங்கம் தான் அனுபவிக்கப் போகிறது. எதிர்க் கட்சியில் உள்ளவர்கள் எடுத்துத் தான் சொல்ல முடியும் என்று சொல்லிக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். மாதவன் : தலைவர் அவர்களே, எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் பண்பாளராக இருக்கும்வரை, நாங்கள் நீண்ட நாட்களுக்கு இங்கேயிருந்து நிர்வாகம் செய்வோம் என்ற நம்பிக்கை இருக்கிறது. அவர்கள் ‘ஜுடஷியல் இண்டர்பிரடேஷன்’ சொன்னார்கள். நஷ்ட ஈடு என்பது ஒன்றை எடுத்துக்கொண்டு ஒன்றைக்கொடுக்க வேண்டும் என்பதற்குக் கோர்ட்டுக்கு அப்பீல் செய்யலாம். பஸ்ஸை இடைக்காலமாக உபயோகப்படுத்திக் கொள்வதற்கு இதுவரை உயர் நீதி மன்றத்திலிருந்து வந்த தீர்ப்புகளிலே அப்பீல் வைக்க வேண்டும் என்று இருப்பதால் அதை வைத்திருக்கிறோம். ஆனால் அதற்கு மேல் உயர்நீதிமன்றத்திற்குச் சொல்ல ஒன்றுமே கிடையாது. அந்த நோக்கத்தோடு வைக்கப்பட்டது. நஷ்டஈடு என்றால், கேஸைப் பாதிக்காது. எவ்வளவு வேண்டுமென்றாலும் நாம் கொடுத்து விடலாம். நிச்சய

* Expunged as ordered by the Chair.

[திரு. எஸ். மாதவன்]

[9th September 1970]

மாக இந்தச் சட்டம் யாரையும் பாதிக்காது. நிச்சயமாகக் கட்சி வேறுபாடு இல்லாது இது ஆராயப்பட்டது. ஒரே பகுதியில் உள்ள ஒரு பஸ் சொந்தக்காரரின் பஸ்ஸை எடுத்து இன்னொரு பஸ் சொந்தக்காரரிடத்திலே கொடுத்தால், “மாலஃபைடி” ஆர்டர் ஆகி விடும். அது செல்லாத ஆர்டர் என்று சொல்ல வாய்ப்பு இருப்பதால், அப்படிப்பட்ட உத்திரவு எந்த அதிகாரியும் போட மாட்டார். அதனால்தான் அதைப் போட மாட்டார் என்று உறுதி சொல்கிறேன். பொது மக்களுக்கு தேவையென்பதால் இதை ஏகமனதாக ஆதரிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

DEPUTY CHAIRMAN : The question is—

“That the Tamil Nadu Requisitioning of Motor Vehicles Bill, 1970 (L.A. Bill No. 32 of 1970), as passed by the Assembly, be taken into consideration.”

The motion was put and carried and the Bill was taken into consideration.

Clauses 2 to 21, clause 1, the Long Title and the Enacting Formula were put and carried.

THE HON. THIRU S. J. SADIQ PASHA : Mr. Deputy Chairman, Sir, I move—

“That the Tamil Nadu Requisitioning of Motor Vehicles Bill, 1970 (L.A. Bill No. 32 of 1970), as passed by the Assembly, be passed.”

DEPUTY CHAIRMAN : The question is—

“That the Tamil Nadu Requisitioning of Motor Vehicles Bill, 1970 (L.A. Bill No. 32 of 1970), as passed by the Assembly, be passed.”

The motion was put and carried and the Bill was passed.

IX. INFORMATION Re RESIGNATION OF THREE MINISTERS—cont.

6-30 p.m. மாண்புமிகு திரு. எஸ். மாதவன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த மன்றத்தில் நம்முடைய எதிர்க்கட்சித் தலைவர் ஒரு ஒழுங்குப்பிரச்சனை தகவல் கேட்பதற்காக எழுப்பியிருப்பதாக அறிந்தேன். மந்திரி சபையில் மாற்றம் இருப்பதாகப் பத்திரிகைக்கு செய்தி வந்திருப்பதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். பொதுவாக அரசியல் அமைப்பு சட்டப்படி முதலமைச்சரையே நம்முடைய ஆளுநர் அவர்கள் நியமிக்கிறார்கள். மற்ற அமைச்சர்களை முதல் அமைச்சருடைய சிபாரிசோடு ஆளுநர் நியமிக்கிறார்கள். முதலமைச்சருக்கும் நம்முடைய ஆளுநர் அவர்களுக்கும் உள்ள தொடர்பை வைத்து ஆளுநர் இறுதியாக அவருடைய சிபாரிசை அடிப்படையாக வைத்து ஒரு ஆணையைப் பிறப்பிக்கிறார்கள். நம்முடைய அரசாங்கத்தைப் பொறுத்தவரை, அவருடைய ஆணை எப்போது வந்து எஃபெக்ட் கொடுக்கப்படுகிறதோ அப்போது தான் சட்ட பூர்வமாக அறிவிக்கலாம். இதைத்தான் இந்த மன்றத்தில் சொல்ல முடியும். அங்கத்தினர்களை அவமதிக்க வேண்டும் என்ற எண்ணம் கிடையாது. எதையும் மறைக்க வில்லை. அதிகார பூர்வமாகத் தெரியாத வரை இதை அறிவிக்க முடியாது. நம் கைக்கு